

Action 2b : Un schéma des aires de stationnement TMD adaptées à la réglementation et aux besoins des chauffeurs

La réglementation ADR impose des règles strictes aux transporteurs de matières dangereuses, notamment en termes de stationnement (durée du stationnement, lieux...). Si ces règles relèvent de la responsabilité des transporteurs, l'apport d'une réflexion autour d'un schéma des aires de stationnement TMD pourrait permettre d'aménager l'infrastructure pour faciliter le respect de la réglementation par les transporteurs.

VNF et le service navigation du Nord-Pas-de-Calais ont initié une réflexion sur l'aménagement d'aires de stationnement permettant l'accueil de TMD sur le réseau des voies navigables. Cette réflexion pourrait être effectuée de manière parallèle par les gestionnaires des réseaux routiers identifiés dans le cadre d'un schéma du TMD. En effet, en dehors du réseau autoroutier, les transporteurs ont du mal à respecter la réglementation faute de disposer d'aires de stationnement adaptées et disponibles sur l'ensemble des itinéraires empruntés. Ils pourront être très intéressés pour participer à toute réflexion dans ce domaine.

L'objectif du schéma pourrait être de déterminer :

- Le niveau de service d'une aire de stationnement (équipement, services...) ;
- Les critères d'implantation des aires de stationnement TMD sur le réseau routier identifié (zones à éviter, etc.) ;
- La localisation précise de ces aires pour compléter le schéma des itinéraires TMD à l'échelle de la région Nord-pas-de-calais.

A titre d'exemple, le Livre Blanc du Spiral traite de cette question et a élaboré une fiche (voir ci-dessous). Il est toutefois vivement recommandé de ne pas reprendre cette fiche telle quelle, mais de privilégier un travail collaboratif localement, de manière à tenir compte des spécificités locales et régionales, et produire un référentiel élaboré et donc approprié par les acteurs locaux.

On peut aussi préciser que la réglementation française relative aux infrastructures de transport (gares de triage ferroviaires, ports maritimes ou fluviaux, aires de stationnement routières d'une capacité supérieure à 150 places de PL) a été renforcée depuis l'arrêté⁴ du 15 juin 2012 qui fixe la liste des ouvrages soumis à l'obligation d'une étude de dangers. Dans la région Nord Pas-de-Calais, les infrastructures de transport concernées sont :

- l'aire de stationnement Truck Etape de Valenciennes, commune de La Sentinelle (59) ;
- l'aire de stationnement All 4 Trucks de Calais, commune de Marck (62) ;
- le Grand port maritime de Dunkerque ;
- le Port de Calais ;
- plate-forme multimodale et logistique DELTA3 de Dourges (62) ;

4 Arrêté du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement (source : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=E3B6EF829BF446E17C0A4C20A6E9C800.tpdila17v_2?cidTexte=JORFTEXT000026251839&dateTexte=20150311)

Exemple de fiche élaborée par le SPIRAL [SPIRAL 2004]
dans le cadre de sa démarche de livre blanc du TMD

Les aires de services sur autoroute disposent d'une localisation du stationnement spécifique aux poids-lourds.

Ce secteur de stationnement poids-lourds qui accueille les TMD doit, pour prendre en compte le risque lié aux matières dangereuses, sans préjuger du respect de la réglementation ADR, satisfaire aux principes d'aménagements suivants :

I – Organisation du stationnement

Parmi les emplacements spécifiques aux poids-lourds, un nombre de places au moins égal à 5 % de la capacité d'accueil poids-lourds sera réservé aux TMD.

Le lieu de stationnement des TMD sera défini de façon à être à la distance la plus importante possible à la fois de la voie autoroutière et des lieux les plus fréquentés de l'aire de service, mais aussi de toute habitation, voire établissement recevant du public, situé en dehors du domaine autoroutier. Ces distances, au moins égales à 50 m, seront appréciées en fonction de la configuration du terrain et des aménagements de protection spécifiques (par exemple des merlons).

Cet espace TMD sera, si possible, desservi par un itinéraire identifié poids-lourds-TMD, qui ne traverse pas la zone de l'aire de services la plus fréquentée par le public.

Ce lieu de stationnement TMD sera situé près d'un portail de service pour permettre, en tant que de besoin, la sortie rapide et sans manœuvre de l'aire de service, comme l'arrivée d'éventuels moyens de secours.

II – Équipements recommandés

Le lieu de stationnement des TMD sera jalonné par des panneaux pour guider et recommander exclusivement le stationnement des marchandises dangereuses.

Le sol du lieu de stationnement des TMD devra être réalisé de façon à pouvoir recueillir les eaux de lavage, les eaux d'extinction et les produits répandus accidentellement. Sa conception s'opposera au ruissellement au-delà du lieu de stationnement TMD.

Une ressource en eau de 90 m³/h pendant 2 h devra être disponible à moins de 200 m du lieu de stationnement TMD.

Une borne d'appel d'urgence sera située et signalée à proximité des places de stationnement TMD.

